

ملخص

# أرواح هائمة

الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين  
في عرض البحر المتوسط



منظمة الصفو  
الدولية



منظمة العفو الدولية حركة عالمية تضم أكثر من 3 ملايين شخص يناضلون في أكثر من 150 بلداً ومنطقة من أجل وضع حد للانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان.  
وتتمثل رؤيتنا في تمتع كل شخص بجميع حقوق الإنسان المكرسة في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان وغيره من المعايير الدولية لحقوق الإنسان.  
ومنظمتنا مستقلة عن أية حكومة أو إيديولوجية سياسية أو مصلحة اقتصادية أو دين – ومصدر تمويلها الرئيسي هو مساهمات عضويتها وما تتلقاه من هبات عامة.



## منظمة العفو الدولية

يُنشر هذا التقرير كجزء من حملة منظمة العفو الدولية «نداء استغاثة إلى أوروبا». وللاطلاع على المزيد من المعلومات، يُرجى زيارة الرابط: [www.sos-europe-amnesty.eu](http://www.sos-europe-amnesty.eu)

الطبعة الأولى 2014  
Amnesty International Ltd  
Peter Benenson House  
1 Easton Street  
London WC1X 0DW  
United Kingdom

© حقوق النشر محفوظة لمنظمة العفو الدولية، 2014

رقم الوثيقة: AI Index: EUR 05/007/2014 Arabic  
اللغة الأصلية: الإنجليزية  
الطبعة: منظمة العفو الدولية،  
الأمانة الدولية، المملكة المتحدة

جميع الحقوق محفوظة. ولهذه المطبوعة حقوق طبع، ولكن يجوز إعادة إنتاجها بأية وسيلة من دون دفع رسوم، وذلك لغايات دعوية ونضالية وتعليمية، ولكن ليس لإعادة بيعها.

ويطلب أصحاب حقوق الطبع تسجيل مثل هذا الاستخدام لديهم لغراض تقييم التأثير. أما نسخها في أي ظروف أخرى، أو إعادة استخدامها في مطبوعات أخرى أو لغايات الترجمة أو التكييف، فإنه يتطلب إذنًا خطياً مسبقاً من الناشر، وقد يُطلب دفع رسوم مقابل ذلك. لطلب الإذن أو لأي استفسار آخر يُرجى الاتصال بـ [copyright@amnesty.org](mailto:copyright@amnesty.org)

صورة الغلاف: طالبو لجوء ومهاجرون من أفريقيا ممن تم إنقاذهم في البحر ونقلهم على متن سفينة تابعة للبحرية الإيطالية، 8 يونيو/حزيران 2014. © Massimo Sestini / eyevine

[amnesty.org](http://amnesty.org)

# قائمة المحتويات

5	المقدمة.....
7	المنهجية.....
8	2. المعبر البحري وحصاد الأرواح.....
8	الأعداد بالمنظور الصحيح.....
8	المعبر البحري.....
10	"عملية مري نوسترم".....
12	3. حقوق الإنسان في البحر.....
12	نظام البحث والإنقاذ: التزامات الدول وقباطنة السفن في البحر.....
12	نظام البحث والإنقاذ: الثغرات ومواطن الضعف.....
15	4. الحادي عشر من أكتوبر/تشرين الأول 2013 - كارثة متوقعة.....
18	5. حدود أية دولة؟ تحديات دبلن وإخفاقات الدول الساحلية.....
20	6. النتائج.....
20	توصيات مختارة.....



## 1. المقدمة

يفرض الاتحاد الأوروبي والحكومات الأوروبية اختبار البقاء على اللاجئين الباحثين عن ملاذ والمهاجرين التواقين إلى حياة كريمة. وفي غياب الطرق الآمنة والشرعية إلى أوروبا، بات قبول المخاطرة بالغرق في وسط البحر الأبيض المتوسط هو الثمن الذي يتعين على العديد من اللاجئين والمهاجرين دفعه للحصول على فرص اللجوء أو العمل.

ففي عام 2014، وحتى 15 سبتمبر/أيلول، كان ما لا يقل عن 2,500 لاجئ ومهاجر قد قضوا نحبهم في محاولة لعبور البحر الأبيض المتوسط. أما العدد الحقيقي للموتى فلن يُعرف لأن العديد من الجثث فُقدت في عرض البحر.

وتُقدم هذه الوثيقة ملخصاً للتقرير المعنون بـ "أرواح هائمة"، الذي يقول إنه إلى أن يتم تحديد طرق آمنة وشرعية للاجئين والمهاجرين للوصول إلى أوروبا، فإن الأولوية أمام الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه يجب أن تُعطى لحماية أرواح هؤلاء وضمان حصول المحتاجين ممن يحاولون عبور البحر على حق اللجوء. وثمة حاجة إلى تعزيز نظام جماعي للبحث والإنقاذ ومراجعة "نظام دبلن" من قبل الاتحاد الأوروبي.

لقد حصدت ثلاث حوادث تحطم للقوارب وقعت في أكتوبر/تشرين الأول 2013 أرواح ما يربو على 500 شخص، بينهم العديد من الأطفال. وقد اتخذت إيطاليا وحدها، بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، خطوات ملموسة لتفادي وقوع المزيد من الوفيات في عرض البحر؛ إذ أطلقت "عملية مري نوسترم"، التي قامت فيها بنشر جزء معتبر من قواتها البحرية لإنقاذ حياة اللاجئين والمهاجرين. ومنذ 18 أكتوبر/تشرين الأول 2013، تمكنت القوات البحرية الإيطالية من إنقاذ حياة ما يربو على 100,000 شخص. بيد أن الحكومة الإيطالية أخذت تبحث عن مخرج من هذه العملية، وما انفكت تضغط على الاتحاد الأوروبي لحمله على تولي هذه المهمة أو تقديم العون لها للاستمرار فيها. وفي 27 أغسطس/آب 2014 أعلنت المفوضة الأوروبية أن الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون في مجال العمليات على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (فرونتكس)، ستقوم بتنفيذ عملية مكتملة لعملية "مري نوسترم". بيد أن قدرة "فرونتكس" على القيام بعمليات البحث والإنقاذ في وسط البحر الأبيض المتوسط مشكوك فيها، حيث أنها ستتوقف على الموارد التي سيوفرها الاتحاد الأوروبي وعلى قدرة وكالة مراقبة الحدود على التركيز على إنقاذ الأشخاص وضمان حصولهم على حق اللجوء.

أما الأمر الواضح فهو أنه إذا قررت إيطاليا تقليص عملية البحث والإنقاذ إلى حد كبير أو وقفها كلياً قبل إحلال عملية مماثلة في الحجم محلها، فإن العديد من أرواح البشر سيبتلعها البحر.

ومن بين النتائج الأخرى التي يمكن أن تترتب على ذلك أنه سيتم تقليص إمكانية حصول الأشخاص الذين هم بحاجة ماسة إلى اللجوء على حق اللجوء في أوروبا. وقد ازداد عدد اللاجئين الذين يحاولون الوصول بأمان إلى أوروبا بالقوارب، كما يبدو للعيان، زيادة كبيرة في السنتين الماضيتين. ومن الضروري ضمان حصول هؤلاء الأشخاص على الحماية في سياق عمليات البحث والإنقاذ، بما في ذلك من قبل قباطنة القوارب الخاصين. ففي عام 2013 كان 48% من مجموع الذين دخلوا بلدان الاتحاد الأوروبي بصورة غير شرعية، و 63% من مجموع الذين وصلوا بحراً إلى الاتحاد الأوروبي بصورة غير شرعية قادمين من سوريا وإريتريا وأفغانستان والصومال، وهي بلدان مزقتها النزاعات وانتهاكات حقوق الإنسان المتفشية. وفي الأشهر الثمانية الأولى من عام 2014 كان 40% من الأشخاص الذين وصلوا إلى أوروبا بصورة غير شرعية عن طريق وسط البحر الأبيض المتوسط من الإريترين (23%) والسوريين (17%). ومن الواضح أن أغلبية هؤلاء الذين غادروا بلدانهم هم من الفارين من أتون العنف

ملخص:

أرواح هائمة: الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر المتوسط

العام أو الاضطهاد وممن هم بحاجة ماسة إلى الحماية.

وليس من المحتمل أن تنخفض أعداد الذين يحاولون الوصول إلى أوروبا. ومع احتدام النزاع في سوريا وانتشار العنف في منطقة الشرق الأوسط وبلدان الساحل والصحراء الأفريقية من ناحية، وإغلاق الحدود البرية المؤدية إلى "الحصن الأوروبي"، ولاسيما عبر تركيا واليونان وبلغاريا، من ناحية أخرى، بات العديد من اللاجئين والمهاجرين يعتبرون أن الطريق الوحيد الذي لا يزال مفتوحاً أمامهم هو المعبر البحري المهلك باتجاه إيطاليا ومالطا.

إن عشرات آلاف الأشخاص عالقون حالياً في ليبيا، وهي بلد المغادرة الرئيسي إلى أوروبا، وتشعر المفوضية العليا للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين بقلق عميق على سلامتهم. وفي خضم حالة عدم الاستقرار السياسي، يظل المواطنون الأجانب، ولاسيما أولئك القادمون من بلدان الساحل، عرضة لعمليات الاختطاف والاعتقال التعسفي والاستغلال والتعذيب وإساءة المعاملة على أيدي الفاعلين التابعين للدولة وغير التابعين لها. ولكن مع انزلاق البلد أكثر فأكثر إلى حالة غياب القانون وازدياد الاقتتال الداخلي بين الميليشيات بما يشكل تهديداً لحياة الجميع، يزداد عدد الذين يحاولون إيجاد طريق للخروج من هذا الوضع.

وفي النهاية، لا سبيل إلى تقليص حجم الخسائر في الأرواح في البحر الأبيض المتوسط إلا بفتح طرق آمنة وشرعية إلى أوروبا. وبالإضافة إلى ضمان حصول اللاجئين على حق اللجوء على الحدود البرية لأوروبا، فإنه يتعين على الدول الأوروبية زيادة عدد أماكن إعادة التوطين وحالات الدخول لأسباب إنسانية للاجئين زيادة كبيرة، مثلما أوصت منظمة العفو الدولية مراراً، وزيادة عدد تأشيرات الدخول لغايات جمع شمل العائلات وغيرها من التأثيرات الخاصة.

ولكن إلى أن يحدث ذلك، فإن على عاتق الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه يقع التزام بحماية حياة الأشخاص في البحر، وضمن السماح لمن هم بحاجة ماسة إلى اللجوء بدخول تلك البلدان.

وثمة مجالان ينبغي التعامل معهما من قبل الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، وهما: نظام البحث والإنقاذ في البحر بموجب القانون الدولي للبحار، ونظام دبلن الخاص بالاتحاد الأوروبي. إن تزايد عدد اللاجئين والمهاجرين الذين يحاولون العبور يضع نظام البحث والإنقاذ في وسط البحر الأبيض المتوسط تحت الضغط، ويكشف نقطة ضعفه المنهجية. وتتمثل إحدى المشكلات الرئيسية في تحديد الموانئ الآمنة لنزول الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر على اليابسة. وهنا أصبح نظام دبلن الذي وضعه الاتحاد الأوروبي يشكل عقبة. إذ أن نظام دبلن، الذي يقضي بأن الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي التي تمثل دولة الوصول الأولى هي المسؤولة عن فحص طلبات اللجوء وإعادة المهاجرين غير الشرعيين وطالبي اللجوء المرفوضين إلى بلدانهم الأصلية، إنما يردع الدول الساحلية عن قبول الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر.

لقد تمكنت إيطاليا حتى الآن، من خلال "عملية مري نوسترم"، من حل مشكلة النزول من القوارب إلى اليابسة بشكل أحادي، وذلك بالسماح للأشخاص الذين يتم إنقاذهم بالوصول إلى الأراضي الإيطالية. ولكن إذا توقفت "عملية مري نوسترم"، فإن الخلافات القديمة بين مالطا وإيطاليا بشأن التزامات كل منهما فيما يتعلق بعمليات البحث والإنقاذ يرجح أن تظهر على السطح مجدداً.

ويضم التقرير "أرواح هائمة" شهادات للاجئين ومهاجرين، من بينهم ناجون من حوادث تحطم القوارب، ممن سافروا إلى أوروبا من شمال أفريقيا، وذلك بهدف فضح حقيقة الرحلة التي كابدها في سبيل الحصول على الحماية وعلى فرص حياة أفضل في أوروبا. كما يحدد التقرير مواطن الضعف في نظام البحث والإنقاذ، ويبرز

الحاجة الملحة إلى تعزيز هذا النظام ومراجعة نظام دبلن بالقدر نفسه.

## المنهجية

لقد جاء تقرير "أرواح هائمة" ثمرة لثلاث زيارات بحثية قام بها وفد من منظمة العفو الدولية إلى إيطاليا في فبراير/شباط ويوليو/تموز وأغسطس/آب 2014 (وشملت الأخيرة قضاء خمسة أيام على متن سفينة "فيرجينيو فسان" التابعة للبحرية الإيطالية لمراقبة عملية مري نوسترم)، بالإضافة إلى زيارة واحدة إلى مالطا في مايو/أيار 2014. وأجرى الوفد مقابلات مع مسؤولين رسميين ولجائئين وطالبي لجوء ومهاجرين ومنظمات حكومية دولية ومنظمات غير حكومية وخبراء ومحامين.

## 2. المعبر البحري وحصاد الأرواح

### الأعداد بالمنظور الصحيح

في الفترة من عام 2009 إلى عام 2012 دخل بلدان الاتحاد الأوروبي ما يربو على 1.7 مليون مهاجر إلى أجل طويل. ومقارنةً بهذا الرقم يعتبر عدد الذين تم تهريبهم عبر البحر قليلاً جداً؛ إذ يُقدَّر عدد اللاجئين والمهاجرين الذين وصلوا إلى شواطئ بلدان الاتحاد الأوروبي بصورة غير شرعية في الفترة بين عام 1998 وعام 2013 بنحو 623,118 شخصاً - أي بمعدل حوالي 40,000 شخص سنوياً. ووفقاً للمفوضية العليا للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، فإن مجموع عدد الذين وصلوا عبر البحر الأبيض المتوسط وصل إلى 60,000 شخص في عام 2013، وإن 43,000 من هؤلاء وصلوا إلى إيطاليا.

وفي عام 2014 وصل عدد اللاجئين والمهاجرين الذين حملهم البحر وعبروا الحدود الجنوبية لأوروبا بصورة غير شرعية نحو 130,000 شخص بحلول 15 سبتمبر/أيلول - وتقدر المفوضية العليا للاجئين أن أكثر من 118,000 شخص منهم وصلوا إلى إيطاليا. وقد غادرت الأغلبية العظمى منهم من ليبيا.

وشهدت مالطا انخفاضاً في معدلات وصول القوارب القادمة من ليبيا في عام 2014، مقارنةً بالسنوات السابقة، وذلك نتيجةً لانزال جميع الركاب اللاجئين والمهاجرين الذين تعترضهم وتتقدمهم "عملية مري نوسترم" على اليابسة في إيطاليا. وبحلول نهاية شهر أغسطس/آب 2014، قامت القوات المسلحة المالطية بإنقاذ 265 شخصاً ونقلهم إلى مالطا.

وقد ازدادت أعداد الذين يلقون حتفهم في البحر بشكل ثابت منذ مطلع القرن الحادي والعشرين. ووفقاً للمفوضية العليا للاجئين، التي كانت قد وصفت البحر الأبيض المتوسط في عام 2011 بأنه "الأشد فتكاً باللاجئين والمهاجرين"، فقد بلغ عدد الذين لقوا حتفهم في عام 2011 نحو 1,500 شخص؛ وفي عام 2012 بلغ عددهم نحو 500 شخص؛ وفي عام 2013 زاد عددهم على 600 شخص، بينما بلغ عددهم بحلول 15 سبتمبر/أيلول 2014 نحو 2,500 شخص. ووقعت 2,200 حالة وفاة من مجموع حالات الوفاة المذكورة في الفترة بين أوائل يونيو/حزيران و 15 سبتمبر/أيلول 2014.

وعقب نشر قوات "عملية مري نوسترم"، انخفضت نسبة الذين قضاوا نحبهم من مجموع الذين عبروا، الذين كانوا يشكلون أكثر من 3%، إلى نحو 1.9%، أو بمعدل حالة وفاة واحدة من كل 53 شخصاً ممن عبروا البحر. ومن هنا يتضح أن "عملية مري نوسترم تعمل على تقليص عدد الوفيات، ولكن معبر البحر الأبيض المتوسط لا يزال يعتبر طريقاً خطراً للغاية للاجئين والمهاجرين.

### المعبر البحري

غالباً ما يوصف المعبر البحري من قبل اللاجئين والمهاجرين بأنه يمثل تجربة مرعبة. وتتسق روايات هؤلاء اللاجئين والمهاجرين تماماً، في وصف كيفية تنظيم رحلات المغادرة من ليبيا لعبور وسط البحر الأبيض المتوسط، وظروف الرحلة البحرية. ويعرض التقرير بعض تلك الروايات بالتفصيل.

وتبدو المخاطر على الحياة في مثل هذه الرحلات واضحة في تلك الروايات. فبالإضافة إلى صعوبة العبور على متن



أرواح هائمة: الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر المتوسط

هذه القوارب المكتظة بشكل غير عادي والتي لا تصلح للإبحار، وبقيادة قباطنة لا يتمتعون بالخبرة، فإن اللاجئين والمهاجرين غالباً ما يضلُّون طريقهم، وينفذ وقودهم، ويواجهون تعطل المحركات، ويبدأون بتناول الماء ويصابون بالجفاف بسبب ندرة مياه الشرب، ويصابون بالتسمم بسبب عوادم المحركات، وبالاختناق نتيجةً للاكتظاظ الشديد ونقص الهواء في غرف المحركات في أسفل القوارب. ولا تتوفر أبداً سترات النجاة أو معدات السلامة، كما أن العديد منهم لا يستطيعون السباحة. ولذا فإن حوادث الوفاة ليست نادرة، حتى عندما لا يغرق القارب.

## عبدل، من سوريا

في عام 2012 فرَّ عبدل، البالغ من العمر 37 عاماً، وهو عامل بلاط ووالد لستة أطفال، من حلب بسوريا إلى ليبيا. وفي عام 2014 انتابه القلق على عائلته في ليبيا وقرر مغادرتها. ووصف عبدل ما حدث على النحو الآتي:

"قام المهرب بتنظيم عملية نقلي مع أفراد عائلتي إلى شاطئ زوارة، وكان في المجموعة نحو 300 سوري وقرابة 500 أفريقي من جنسيات مختلفة. وكان رجال ليبيا ضالعون في العملية يأتون إلى الشاطئ يومياً بأسلحتهم ويعمدون إلى ترهيبنا. وشاهدتُ بعض الأفارقة يتعرضون للضرب، بل إن بعضهم ضرب بأدوات خشبية وحديدية حتى الموت. وكانت حال الأفارقة هي الأسوأ بين الجميع لأنهم كانوا يعاملون وكأنهم ليسوا من جنس البشر."

وفي النهاية قاد رجال مسلحين الجميع إلى منطقة أقرب إلى الشاطئ، حيث كانت قوارب مطاطية بانتظارهم. "وعندما نُقلتُ مع أفراد عائلتي إلى القارب الأكبر، توقعنا أن يكون أكبر مما هو لأن عددنا كان كبيراً. ولذا سرعان ما شعرنا بعدم الارتياح تجاه الرحلة. لقد كان هناك عدد كبير جداً من الأشخاص على متن القارب. وكان الريان أحد الأفارقة المسافرين على القارب وليس رباناً حقيقياً. فتخلَّينا عن التفكير بأن الرحلة ستستغرق ست أو سبع ساعات. ولكننا بحلول ظهر الأحد، لم نكن قد وصلنا، وهذا يعني أننا تُهنا في عرض البحر."

أجرت منظمة العفو الدولية مقابلة مع عبدل وزوجته وأطفاله في بوزالو، سيسيلي، يوليو/تموز 2014.

## ويلسون، من غانا

ويلسون من كوفورديا بغانا، يبلغ من العمر 19 عاماً. في ديسمبر/كانون الأول 2010 غادر غانا وهو في سن الخامسة عشرة، وشقَّ طريقه ببطء إلى ليبيا. وهناك عمل لبعض الوقت، وبذل كل جهد ممكن لجمع الألف دولار التي كان يعرف أنه يجب أن يدفعها للمهربين مقابل مساعدته على عبور البحر.

في 28 يونيو/حزيران غادر ويلسون ليبيا على متن قارب يحمل قرابة 600 شخص. "وعندما صعدنا إلى ظهر القارب الكبير، رأينا رجالاً من العرب المسلحين الذين هددونا. وعندما وصلنا، كان هناك أشخاص آخرون على متن القارب، ولم أعرف أن هناك أشخاصاً آخرين في الأسفل. وبعد انتهاء عملية النقل، غادر الرجال العرب، وانطلقنا في حوالي الساعة العاشرة مساءً."

وبعد مرور قرابة سبع ساعات، بدأ الأشخاص الموجودون في الداخل بالصراخ "نريد ماءً، نريد ماءً!" أعطينا بعض الماء إلى الأشخاص الذين طلبوا منا ذلك لأن الغانيين لم يكن لديهم سوى زجاجات ماء قليلة. وقيل لنا إن بعض الأشخاص يموتون في الأسفل، وهم بحاجة إلى الماء. وفي حوالي الساعة السادسة صباحاً وصل القارب إلى المياه الدولية. رأينا ثلاث سفن كبيرة لنقل الحاويات، وبدأ الجميع بالصراخ وكانوا يريدون التوجه إليها. وقد التقط

ملخص:

أرواح هائمة: الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر المتوسط

بعض الأشخاص في السفينة صوراً لنا وعادوا، ولكنهم لم يقدموا لنا المساعدة. وبدأت النساء الموجودات على متن قاربنا يصرخن: "لدينا أطفال!" وقال ربان السفينة إننا يجب أن نذهب إلى هناك، مشيراً إلى أحد الاتجاهات. وقال إنه اتصل بالإيطاليين وسيصلون في غضون 20 دقيقة لإنقاذنا. وفي الساعة العاشرة صباحاً غادرنا في ذلك الاتجاه. وأبلغنا ربان السفينة الكبيرة بأن ثمة أشخاصاً يموتون، ولكنه لم يساعدنا.

في تلك الأثناء، كانت الأوضاع في أسفل القارب تزداد تدهوراً. "ففي الأسفل كانت درجة الحرارة مرتفعة بسبب المحرك. وحاول أحدهم مغادرة أسفل القارب. ونجح ما لا يقل عن خمسة أشخاص في تلك المحاولة. وقد تحدثتُ إلى أحد الناجين، الذي كنت قد تعرفتُ عليه من قبل، وقال لي: "الناس يموتون هنا". كان السبب هو ارتفاع درجة الحرارة ونقص الماء والهواء."

وفي لحظة ما رأوا قارباً كبيراً لصيد الأسماك مطلياً باللونين الأبيض والأزرق، وقد كُتب عليه كلمتا: "فاليتا" و"روزنك". توقف قارب الصيد، وطلب الصيادون من الإيطاليين إنقاذنا. كانت الساعة تشير إلى السابعة صباحاً... وانتظروا معنا. وبعد حوالي ساعة شاهد أحد الصيادين بمنظاره المنقذين قادمين، وطلب منا الاسترخاء. وفي تلك اللحظة، تمكّن جميع الموجودين في أسفل القارب من الخروج باستثناء الأشخاص الذين قضوا نحبهم. وكان عدد الموجودين في الأسفل في البداية حوالي 200 شخص.

في 30 يونيو/حزيران 2014، قامت البحرية الإيطالية بمساعدة القارب الذي كان قد استقله ويليسون قبل يومين. "وصل القارب الإيطالي، وكان لونه أبيض بلون بزات بحارته، الذين أرسلوا قارباً صغيراً اقتراب منا، وقالوا لنا أن نحافظ على هدوئنا. ألقوا علينا سترات نجاة وأخذوا النساء والأطفال أولاً، ثم المسنين، ثم الشباب. وأعطوا كلاً منا رقماً صغيراً ليضعه على الرسغ. كما أعطونا ماءً للشرب. سألونا عن أسمائنا وبلداننا وأعمارنا - ودونوا تلك المعلومات."

"استغرق الوصول إلى بوزالو (في صقلية) يوماً ونصف يوم. وقضينا ليلة على متن السفينة الإيطالية. وعندما وصلنا إلى رصيف الميناء رأينا صحفيين. وبعد نزولنا، أعطونا أرقاماً جديدة. والتقط موظفون رسميون صوراً لنا. عقب نزول الركاب على اليابسة، عثرت السلطات على جثث 45 شخصاً في أسفل القارب، يبدو أنهم لقوا حتفهم بسبب الاختناق والتسمم. وكانت التحقيقات القضائية في أسباب الوفيات جارية في وقت كتابة هذا التقرير.

أجرت منظمة العفو الدولية مقابلة مع ويليسون في بوزالو، صقلية، في يونيو/حزيران 2014.

## "عملية مري نوسترم"

منذ بدء هذه العملية في 18 أكتوبر/تشرين الأول 2013، تم إنقاذ ما يربو على 100,000 شخص على أيدي البحرية الإيطالية المسؤولة عن عملية "مري نوسترم". ولولا هذه العملية، لكانت الخسائر في الأرواح في عرض البحر خلال العام الماضي أكبر من ذلك بكثير بكل تأكيد. وتصف البحرية الإيطالية "عملية مري نوسترم" بأنها عملية عسكرية وإنسانية تهدف إلى حماية أرواح الأشخاص في البحر ومكافحة الاتجار بالبشر. وتحدثت العملية في المياه الدولية، في منطقة تتداخل مع منطقة البحث والإنقاذ الماطية جنوب مالطا، ومع منطقة البحث والإنقاذ الليبية. ويُذكر أن إيطاليا تنفق على هذه العملية أكثر من 9 ملايين يورو شهرياً.

وتعمل عملية مري نوسترم بتعاون وثيق مع خفر السواحل الإيطاليين من خلال مركز تنسيق عمليات الإنقاذ

البحري في روما (مركز التنسيق في روما). ويتلقى مركز التنسيق في روما جميع طلبات المساعدة، ويتعامل معها وفقاً لأحكام "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" (يونكوس)، و"الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر" (سولاس)، والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحري، التي يستند إليها نظام البحث والإنقاذ الدولي.

ومنذ إطلاق "عملية مري نوسترم" استطاع خفر السواحل الإيطاليون الاعتماد على الموارد الإضافية التي توفرها لهم البحرية الإيطالية للاستجابة إلى طلبات المساعدة. وتضم القيمة المضافة لعملية مري نوسترم عدد الموجودات التي تجوب أعالي البحار، وتشمل المناطق التي تعتبر جزءاً من مناطق البحث والإنقاذ لبلدان أخرى، والمستعدة لمساعدة القوارب التي تواجه حالة الكرب بسرعة.

ومن الأهمية بمكان أن البحرية الإيطالية وخفر السواحل ينظران إلى جميع قوارب اللاجئين والمهاجرين، لكونها غير صالحة للإبحار وبسبب اكتظاظها، على أنها "في حالة طوارئ"، تتطلب المساعدة، ولذا ينبغي أن تُقدم بالسرعة الممكنة من الناحية العملية.

وفي الوقت الذي أدت "عملية مري نوسترم" إلى تخفيض معدلات الوفيات في صفوف المهاجرين واللاجئين المغادرين، بشكل مطلق، فإن عدد الوفيات قد ارتفع بشكل ملحوظ في الأشهر القليلة الماضية، لأن عدد الأشخاص المستعدين للمخاطرة بحياتهم في رحلة مُهلكة قد ازداد.

ولذا، فإن منظمة العفو الدولية تشعر بالقلق بشأن اعتزام الحكومة الإيطالية إغلاق العملية بحلول ديسمبر/كانون الأول 2014، في غياب التزامات الدول الأخرى والاتحاد الأوروبي بتخصيص القدر نفسه من الموارد، على الأقل، لعمليات البحث والإنقاذ.

## 3. حقوق الإنسان في البحر

يتضمن التقرير المعلنون بـ "أرواح هائمة" تحليلاً معمقاً للمشكلات التي تكتنف نظام البحث والإنقاذ الحالي في وسط البحر الأبيض المتوسط، وأثرها على الحقوق الإنسانية للاجئين والمهاجرين، وإخفاق الدول ذات الصلة، وخاصة إيطاليا ومالطا، في التصدي لهذه المشكلات بصورة دائمة.

### نظام البحث والإنقاذ: التزامات الدول وقباطنة السفن في البحر

يقع على عاتق قباطنة السفن التزام بتقديم المساعدة إلى الأشخاص المعرضين لخطر الضياع في عرض البحر، وبالتحرك بأقصى سرعة لإنقاذ الذين يواجهون حالة الكرب في البحر، بغض النظر عن جنسيتهم ووضعهم الاجتماعي وظروفهم التي يوجدون فيها (اتفاقية يونكلوس، المادة 98 (1)؛ واتفاقية "سولاس"، الفصل الخامس، 33 (1)؛ واتفاقية البحث والإنقاذ، الفصل 10.1.2). كما يُطلب من الدول الأطراف ضمان توصيل هؤلاء الأشخاص إلى مكان آمن (اتفاقية البحث والإنقاذ، الفصل 2.3.1).

كما أن اتفاقية "يونكلوس" (المادة 98 (2))، واتفاقية "سولاس" (الفصل 5، المادة 7) واتفاقية البحث والإنقاذ (الفصل 3) تقضي بأن تتعاون الدول مع البلدان المجاورة، حيثما كان ذلك ضرورياً، من أجل تقليص خطر عدم الإنقاذ، وضمان تحديد مناطق بحث وإنقاذ كافية في كل منطقة بحرية؛ وأن تكون هذه المناطق متجاورة ولكن غير متداخلة؛ وأن يتم تحديدها بالاتفاق بين الأطراف المعنية (ملحق اتفاقية البحث والإنقاذ، الفصل 2). كما تنص الاتفاقية على قيام الدول بإنشاء "مراكز تنسيق عمليات الإنقاذ" من أجل تقديم خدمات البحث والإنقاذ، ووضع الإطار الأساسي الذي يُطلب من هذه المراكز العمل فيه.

في مايو/أيار 2004 اعتمدت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية تعديلات على اتفاقيتي "سولاس" و"سار"، بهدف تعزيز نظام البحث والإنقاذ. وتنص التعديلات على قيام الدول الأطراف بالتنسيق والتعاون لضمان إمكانية ترتيب عمليات النزول على اليابسة عندما يكون ذلك ممكناً على نحو معقول، وبالحد الأدنى من الانحراف عن رحلة سفينة الإنقاذ المقررة.

ولمواكبة تعديلات مايو/أيار 2004 اعتمدت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية "المبادئ التوجيهية لمعاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر". وتنص المبادئ التوجيهية على أن الحكومة المسؤولة عن منطقة البحث والإنقاذ التي تم فيها إنقاذ الأشخاص هي المسؤولة عن توفير مكان آمن أو ضمان توفير مثل هذا المكان. وتعرّف المبادئ التوجيهية المكان الآمن بأنه المكان الذي تصبح فيه سلامة الأشخاص أو حياتهم غير مهددة، ويمكن تلبية احتياجاتهم الإنسانية الأساسية، ولا تكون حياتهم وحريتهم عرضة للخطر.

وفي حين أن إيطاليا صدّقت على تعديلات عام 2004، فإن مالطا لم تفعل. وقد أدت التفسيرات المتباينة للالتزامات الخاصة بالبحث والإنقاذ، والتوترات التي نجمت عنها، إلى تقويض التعاون فيما بينهما في هذا المجال، وبالتالي تعريض أرواح البشر للخطر.

### نظام البحث والإنقاذ: الثغرات ومواطن الضعف

يواجه نظام البحث والإنقاذ في منطقة وسط البحر الأبيض المتوسط حالياً تحدياً مختلفاً تماماً عن التحدي الذي

كان يُفترض أن يواجهه، وهو الهجرة ومحاولة اللاجئين الفرار من الاضطهاد باستخدام مراكب غير صالحة لخوض عباب البحر ومكتظة للغاية، وليس بسبب الحوادث البحرية. بيد أن من المؤسف أن رد الدول التي تواجه هذه الظاهرة، ومنها إيطاليا ومالطا بشكل أساسي، قد تأثر تاريخياً وتقوّض بسبب انشغالاتها المتعلقة بمراقبة الهجرة.

كما تواجه الدول التي تُنقذ اللاجئين والمهاجرين الذين يتم إنقاذهم أو تقبل بنزولهم مشكلة تكاليف تلبية احتياجاتهم والمسؤولية عن تليبيتها في الأجل الطويل. وتتعاظم هذه المسؤولية بموجب نظام دبلن، الذي ينص على أن الدولة التي تم عبور حدودها أولاً يجب أن تكون مسؤولة عن طالبي اللجوء واللاجئين والمهاجرين غير الشرعيين. ونتيجةً لذلك، فإن الدولة التي تقبل نزولهم على شواطئها ستواجه في النهاية عواقب تدفق اللاجئين والمهاجرين إلى أراضيها، بما في ذلك استقبالهم وتدقيق طلبات الحماية التي يقدمونها وإدارة وجود مهاجرين غير شرعيين وعودتهم. إن مثل هذه القواعد تشكل رادعاً لدول جنوب أوروبا، ومنها إيطاليا ومالطا، عن تقديم المساعدة وقبول نزول اللاجئين والمهاجرين في موانئها.

وقد حددت منظمة العفو الدولية ثلاثة إشكالات رئيسية في نظام البحث والإنقاذ:

#### ■ عدم كفاية، أو عدم وجود اتفاقيات بشأن مناطق البحث والإنقاذ

لم تتمكن إيطاليا ومالطا من التوصل إلى اتفاق بشأن توسيع مناطق البحث والإنقاذ لكل منهما، والتي تتداخل جزئياً. إذ أن منطقة مالطا المتعلقة بالبحث والإنقاذ تعتبر ضخمة مقارنة بحجم هذه الدولة وقدرتها على ضمان عمليات البحث والإنقاذ داخلها، فمساحتها تبلغ 250,000 كيلو متر مربع، وتضم المياه الإقليمية المحيطة بالجزر الإيطالية لامبيدوسا ولينوسا ولامبيوني. وهذا يخلق ارتباكاً بشأن أي الدولتين مسؤولة عن تنسيق عمليات إنقاذ الأشخاص الذين يتعرضون للكرب في المناطق المتداخلة، ويؤدي بالتالي إلى التأخير في إنقاذهم.

وثمة مشكلة أخرى تتعلق بمنطقة البحث والإنقاذ الليبية. فليبيا دولة طرف في اتفاقية البحث والإنقاذ، ولكنها فشلت في الإيفاء بالتزاماتها المتعلقة بالبحث والإنقاذ بشكل فعال في السنوات الأخيرة.

وقد قامت مالطا وإيطاليا بمحاولات للتعاون مع خفر السواحل الليبيين وتعزيز قدراتهم. بيد أن جهود التعاون تعقدت بسبب الفوضى المؤسسية في ليبيا ما بعد القذافي. وفي حين أن قوارب خفر السواحل الليبية ربما تكون أقرب إلى القارب الذي يتعرض لخطر مباشر من المراكب الإيطالية والمالطية، فإن التعاون مع خفر السواحل الليبيين يحتمل أن يؤدي إلى ارتكاب انتهاكات للحقوق الإنسانية للاجئين والمهاجرين الذين تتم إعادتهم إلى ليبيا، التي لا يمكن أن تعتبر مكاناً آمناً لنزولهم على اليابسة، وذلك بسبب الانتهاكات الجسيمة الموثقة للحقوق الإنسانية للاجئين والمهاجرين فيها، وتصاعد العنف في البلاد، ولأنها ليس لديها نظام لجوء أو قوانين لجوء.

#### • تفسير مفهوم الكرب في البحر

إن حالة الكرب هي المبدأ الذي يحرك الالتزام القانوني بتقديم المساعدة في البحر. وإن تعريف الدول لهذا المبدأ أمر حاسم للإيفاء بالتزاماتها الخاصة بالبحث والإنقاذ.

فاتفاقية البحث والإنقاذ لعام 1979 تعرّف الكرب بأنه: "الحالة التي تنطوي على تأكيد معقول بأن شخصاً ما أو قارباً أو غيره من المراكب مهدد بخطر جسيم ووشيك ويحتاج إلى مساعدة فورية." وقد كان للدول المختلفة

ملخص:

أرواح هائمة: الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر المتوسط

وجهات نظر مختلفة كثيراً في هذا الشأن. ففي وسط البحر الأبيض المتوسط لا تُطبق معايير متسقة للسلامة فيما يتعلق بالقارب نفسه، حيث تعتبره إحدى سلطات البحث والإنقاذ في حالة كرب، بينما تعتبره سلطة أخرى صالحاً لمواصلة رحلته.

بالنسبة للمالطا يجب أن يكون القارب على شفير الغرق وأن يُطلب منها تقديم المساعدة. أما بالنسبة لإيطاليا فإن عدم صلاحيته للإبحار بحد ذاته يعتبر كريباً.

ويتضمن "نظام الاتحاد الأوروبي"، الذي اعتمد في مايو/أيار 2014، أحكاماً يتعين على دول الاتحاد احترامها عندما تشارك في العمليات المشتركة لوكالة "فرونتكس" في البحر. وفي حين أن النظام غير ملزم للدول الأعضاء في الاتحاد عندما تعمل في نطاق صلاحياتها الوطني، فإنه يمكن أن يساعد على رفع مستوى المعايير إذا ما طبقت من قبل جميع الدول الأوروبية، ومنها مالطا، خلال عمليات البحث والإنقاذ الوطنية. وعند تقرير ما إذا كان المركب في حالة كرب أم لا، يتعين على وحدات البحث والإنقاذ المكلفة بالقيام بعمليات وكالة "فرونتكس" أن تأخذ جميع عناصر "النظام" ذات الصلة بعين الاعتبار، ومنها صلاحية المركب للإبحار؛ ومعدات السلامة والملاحة والاتصالات؛ والحاجة إلى المساعدة الطبية؛ وأحوال الطقس والبحر والتنبؤات الجوية. كما يوضح "النظام" أن تقرير حالة الكرب يجب ألا يعتمد على طلب المساعدة.

#### ■ تفسير معنى المكان الآمن للنزول إلى اليابسة

ليس ثمة معايير متفق عليها لتحديد الدولة التي ينبغي إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فيها. لكن من حيث المبدأ، هناك دول عدة لها صلة بالوضع ويمكن أن تكون أماكن لإنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم، ومنها الميناء الأقرب إلى المكان الذي حدثت فيه عملية الإنقاذ، والدولة ذات الصلاحية بالنسبة لمنطقة البحث والإنقاذ. ومع ذلك، ليس ثمة حالياً أية دولة ملزمة بالسماح للأشخاص الذين يتم إنقاذهم بالنزول على أراضيها. وفي ظل عدم وجود واجب لا لبس فيه نحو قبول النزول على أراضيها، فإن ممارسات الدول ستظل متباينة باستمرار.

فبالنسبة للمالطا، ينبغي إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في أقرب ميناء آمن، وعادة ما يكون في لامبيدوسا أو في صقلية، حتى لو حدثت عملية الإنقاذ في المنطقة المالطية للبحث والإنقاذ. أما بالنسبة لإيطاليا، فإنه ما لم يتم التوصل إلى ترتيبات مختلفة على أساس كل حالة على حدة، فإن الدولة ذات الصلاحية في المنطقة المعنية للبحث والإنقاذ هي التي ينبغي أن تسمح بنزولهم؛ وإذا أخذنا بعين الاعتبار اتساع المنطقة المالطية للبحث والإنقاذ، فإن ذلك يعني أن الدولة المعنية هي مالطا في معظم الحالات.

وعلاوة على ذلك، فإن إيطاليا تقبل مبدأ عدم جواز نقل اللاجئين والمهاجرين إلى مكان يمكن أن تكون فيه حقوقهم الإنسانية عرضة للخطر، بينما ترى مالطا أن أي بلد يمكن فيه تلبية الاحتياجات الأساسية يعتبر مكاناً آمناً، بغض النظر عما إذا كان الأشخاص الذين يتم إنقاذهم بحاجة إلى حماية دولية أم لا.

إن الخلاف بين إيطاليا ومالطا يؤدي بين الحين والآخر إلى خلق حالات انسداد أو تأخير من شأنها تعريض حياة اللاجئين والمهاجرين وسلامة طاقم البحارة للخطر. وتجدون في هذا التقرير أمثلة على ذلك.

## 4. الحادي عشر من أكتوبر/تشرين الأول 2013 - كارثة متوقعة

"لا أستطيع النظر إلى البحر، إذ أنني فقدت فيه صديقي يحيى. وربما فقدتُ روحي وعقلي في البحر. إنني أكره البحر، لا أستطيع النظر إليه."

محمد كزكجي طالب من سوريا يدرس الهندسة الكهربائية وعمره 22 عاماً.

في حوالي الساعة الخامسة من مساء يوم الجمعة، الموافق 11 أكتوبر/تشرين الأول 2013، غرق قارب يحمل أكثر من 400 شخص، أغلبيتهم العظمى عائلات سورية وبينهم قرابة 150 طفلاً، في المنطقة المالطية للبحث والإنقاذ على بُعد نحو 111 كيلومتراً من لامبيدوسا و 218 كيلومتراً من مالطا. وقد تم إنقاذ 212 شخصاً، بينما يُقدر عدد الذين لقوا حتفهم بنحو 200 شخص، وتم انتشال 26 جثة فقط.

غادر القارب مدينة زوارة بليبيا في الساعة الواحدة من صبيحة يوم 11 أكتوبر/تشرين الأول. وكان من بين الركاب عدد من الأطباء السوريين المسافرين مع عائلاتهم، أحدهم من حلب اسمه مهند جمو، البالغ من العمر 40 عاماً، والذي سيوجه لاحقاً نداءات إلى إيطاليا ومالطا يطلب فيها النجدة. وفي حوالي الساعة الثالثة صباحاً اقترب من القارب مركب ليبي على متنه عدد من الرجال المسلحين ببنادق الكلاشنكوف. وقام هؤلاء المسلحون بمحاولات عديدة لإيقاف القارب؛ وعمدوا في النهاية إلى بإطلاق النار على محرك القارب. وقد أُصيب بعض الركاب بجروح وبدأ الماء بالتسرب إلى داخل القارب. وعند الفجر غادر المركب الليبي المكان. ومع ارتفاع منسوب الماء في قارب اللاجئين والمهاجرين، سأل القبطان عمّن يتكلم اللغة الإنجليزية وعمّن لديه رقم هاتف طوارئ للاتصال به، فعرض محمد جمو المساعدة. وذكر أنه اتصل بمركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما في الساعة الحادية عشرة صباحاً، وأبلغه بموقع القارب، مضيفاً أن على متنه العديد من السوريين وأكثر من 100 طفل، وأن الماء يتسرب إلى القارب. وفي حين أن مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما ينفي تلقيه أية مكالمات في الساعة الحادية عشرة صباحاً، فقد أكد أن محمد جمو اتصل به مرة في الساعة 12:26 بعد الظهر ومرة أخرى في الساعة 12:39 بعد الظهر، وأن المركز أبلغه بأن قاربهم موجود في المنطقة المالطية للبحث والإنقاذ، ويجب أن يتصل بسلطات البحث والإنقاذ المالطية.

بعد ذلك بوقت قصير، وفي الساعة الواحدة بعد الظهر أبلغ مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في مالطا بالوضع، وقال إنه تم تحديد موقع سفينتين تجاريتين أخريين في تلك المنطقة. وفي الساعة 1:50 بعد الظهر تولّى مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في مالطا مهمة تنسيق عملية البحث والإنقاذ. بيد أنه على الرغم من إبلاغ مركزين لتنسيق عمليات الإنقاذ بطلب المساعدة العاجلة وبموقع القارب، وعلى الرغم من وجود مركب تابع للبحرية الإيطالية بالقرب منه، فإنه لم تجر أية عملية إنقاذ للاجئين والمهاجرين طوال عدة ساعات.

وفي الساعة 4:22 مساءً أبلغ مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في مالطا نظيره في روما بأن إحدى الطائرات التابعة له حددت موقع القارب، الذي لم يكن ثابتاً وإنما كان يبحر بسرعة 10/5 عقدة. وفي الساعة الخامسة مساءً انقلب القارب وغرق بسرعة. وفي الساعة 5:07 مساءً أبلغ مركز تنسيق عمليات الإنقاذ المالطي نظيره الإيطالي بأن العديد من الأشخاص يطفون على الماء وطلب المساعدة من الجهات الإيطالية. وقد ساعدت القطع المالطية والإيطالية، بالإضافة إلى السفن التجارية، في عمليات الإنقاذ اللاحقة.

ملخص:

أرواح هائمة: الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر المتوسط

لقد انقذت القوات المسلحة المالطية 143 شخصاً (109 رجال، و 19 امرأة و 15 طفلاً)، بينما أنقذت القطع الإيطالية 65 شخصاً (39 رجلاً وثمانين نساء وتسعة أطفال). وتم انتشال 26 جثة. وعلى اعتبار أنه تم إنقاذ 212 شخصاً، من أصل أكثر من 400 شخص كانوا على متن القارب، فإنه يُعتقد أن نحو 200 شخص هم في عداد المفقودين في البحر.

## عائلة وحيد

حسن يوسف وحيد، وهو طبيب سوري من أصل كردي، وزوجته منال حشاش، والدان لأربعة بنات: ردة، 10 سنوات، وشريهان، 8 سنوات، ونورهان، 6 سنوات، وكريستينا، سنتان.

وقد نجا الوالدان من حادثة تحطم القارب، ولكن لم يُعثر على أي من بناتهما. وتم إنقاذ حسن وحيد على أيدي القوات المسلحة المالطية، ونُقل إلى مالطا، بينما أنقذت السلطات الإيطالية زوجته منال حشاش ونقلتها إلى صقلية. وخلال الساعات العصبية التي أعقبت عملية الإنقاذ، لم يكن لدى أي منهما فكرة عما إذا كان الآخر حياً أم ميتاً. وفي النهاية تم توصيلهما ببعضهما عبر الهاتف، ليتبين لهما أن البنات لسن برفقة أي منهما، فقررا مغادرة المركزين اللذين كانا فيهما، وتوجَّها بشكل منفصل إلى سويسرا، حيث مُنح الحماية.

ووصف حسن وحيد لمنظمة العفو الدولية تجربته مع تحطم القارب، فقال: "أطفأ القبطان المحرك، وكانت الأمواج العالية تهزُّ القارب من جميع الجهات. وبقينا على تلك الحال حتى انقلب القارب وقذف بنا جميعاً إلى الأسفل. وقبيل انقلاب القارب رأينا طائرة مروحية تحوم فوقنا. وبعد نحو ساعة وصل خفر السواحل الإيطاليون والمالطيون."

عندما انقلب القارب، لا أعرف كيف تمكَّنت من الطفو على سطح الماء. وعندما عرفت، لاحظت أننا قُذفنا بعيداً جداً عن القارب، وكانت الأمواج تدفعنا إلى أبعد فأبعد. ولم يتم انتشالي من الماء إلا بعد مرور ساعتين تقريباً. فقد كان خفر السواحل ينقذون الأطفال أولاً. وفي النهاية أنقذتني السلطات المالطية بعد الغروب. ولم أكن أعرف في تلك اللحظة ما إذا تم إنقاذ زوجتي وبناتي أم لا. وقال لي رجل كان يجلس بجانبني على متن القارب المالطي - كنت قد تعرفت عليه في المخيم الذي أقمنا فيه في ليبيا لمدة أسبوع قبل عبور البحر - إنه شاهد إحدى بناتي على متن أحد قوارب الإنقاذ. فهي في الثامنة من العمر، وليس لديها أسنان أمامية وبشرتها أكثر سمرة من بشرة شقيقاتها. وقال الرجل إنه استطاع تمييزها. فسألته: هل تعني شريهان؟ فأجاب بنعم، إنها هي، رأيته في أحد القوارب... وقلت لها ألا تقلق وأن والدها سيلحق بها. كان يحاول تهدئتها على الرغم من أنه كان في الماء وهي على متن القارب. وقال لي شخص آخر كان معي في قارب الإنقاذ نفسه إنه رأى زوجتي على قيد الحياة، وتم إنقاذها. وسألت الرجلين عما إذا كانا قد شهدنا أيًا من بناتي معها، فأجابا بالنفي."

"واستمر قارب الإنقاذ المالطي في البحث عن أشخاص حتى الساعة الثالثة صباحاً. وفي النهاية غشينا النوم، وعندما استيقظنا، وجدنا أنفسنا في مالطا. بحثت عن زوجتي، وعلمت أنها على قيد الحياة في إيطاليا."

في مالطا أعطيت الصليب الأحمر المالطي كافة المعلومات المتعلقة ببناتي وزوجتي، الأسماء والأعمار... كما كانت زوجتي تبحث عنهن بجنون في إيطاليا، وظلت تسأل عنهن، ولكنها لم تتلقَ أية إجابات."

أجرت منظمة العفو الدولية مقابلة مع حسن وحيد ومنال حشاش في فبراير/شباط 2014.



إن الالتزام بحماية الحياة في البحر منصوص عليه في القانون الدولي البحري والقانون الدولي لحقوق الإنسان، بالإضافة إلى القوانين الوطنية لإيطاليا ومالطا. وإن وفاة نحو 200 شخص، معظمهم لاجئون فارون من أتون الحرب، في منطقة بحرية، كانت فرصة إنقاذهم متاحة وطُلب إنقاذهم مراراً وتكراراً، أمر يقتضي المساءلة. ومن المعقول أن تُسأل إيطاليا ومالطا عمّ إذا كانتا قد عملتا بسرعة واستخدمتا جميع الموارد المتوفرة لديهما من أجل إنقاذ اللاجئين والمهاجرين، وما إذا كان التأخير في إنقاذ الركاب قد أسهم في تحطّم القارب.

وتدعي إيطاليا ومالطا أنهما عملتا باتساق تام مع التزاماتهما بموجب اتفاقية البحث والإنقاذ. غير أنه برزت الانتهاكات المحتملة التالية على أقل تقدير: عدم توجه قبطان المركب "ليبر" التابع للبحرية الإيطالية بالسرعة الكاملة نحو القارب الذي طلب المساعدة، كما تنص عليه اتفاقية "سولاس"؛ عدم قيام السلطات الإيطالية بإصدار أوامر بذلك إلى القبطان، كما هو منصوص عليه في اتفاقية "يونكلوس"؛ وعدم قيام السلطات المالطية بتقديم المساعدة للقارب بعد تولي المسؤولية عن الحالة رسمياً بضمان التنسيق والتعاون مع دول أخرى، وبالذات إيطاليا، كما تنص عليه اتفاقية البحث والإنقاذ "سار".

## 5. حدود أية دولة؟ تحديات دبلن وإخفاقات الدول الساحلية

يحتاج التقرير المعنون بـ "أرواح هائمة" بأنه إلى حين تحديد طرق آمنة وشرعية إلى أوروبا للاجئين والمهاجرين، فإن الأولوية للاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه يجب أن تكون حماية حياتهم وضمان الحصول على حق اللجوء لمن هم بحاجة إليه عند محاولة عبور البحر.

وثمة حاجة ماسة إلى إنشاء نظام جماعي للبحث والإنقاذ لبلدان الاتحاد الأوروبي.

في 27 أغسطس/آب 2014 أعلنت المفوضية الأوروبية أن وكالة "فرونتكس" ستنفذ عملية جديدة تسمى "تريتون" كي تكون مكمّلة لعملية "مري نوسترم" الإيطالية. ولكن قدرة وكالة "فرونتكس" على تلبية احتياجات نظام البحث والإنقاذ في منطقة وسط البحر الأبيض المتوسط تظل محل شك. وستعتمد عملية تريتون إلى حد كبير على الموارد - المالية واللوجستية - التي ستقدمها الدول الأعضاء. وستظل هناك بواعت قلق بشأن قدرة "فرونتكس" - وهي وكالة أنشأت لمراقبة الحدود - على تركيز عملياتها على إنقاذ الأشخاص وضمان حصولهم على حق اللجوء.

وتحدد مهمة "فرونتكس" الرئيسية حالياً بمعايير أنشطة مراقبة الحدود ونشرها في وسط البحر الأبيض المتوسط. وإذا أُريد لعملية "تريتون" المقترحة أن تعمل بشكل فعال، فإنه ينبغي أن تُعطى الأولوية لهذه الوظيفة بشكل واضح، وهي تحتاج إلى نشر الموجودات بأعداد كافية على اتساع مناطق البحث والإنقاذ الإيطالية والمالطية، بالإضافة إلى المنطقة الليبية إذا كان ذلك ضرورياً. وأخيراً، يتعين على الدول الأعضاء أن تضمّن في خططها التشغيلية اتفاقية بشأن النزول إلى اليابسة، تكفل التضامن وتقاسم المسؤولية بين الدول الأعضاء المشاركة.

كما أن من المطلوب إجراء مراجعة لنظام دبلن.

لقد أظهرت "عملية مري نوسترم" أن ترتيبات دبلن غير عملية، من حيث أن عدداً كبيراً من الأشخاص الذين تم إنقاذهم والسماح لهم بالنزول إلى اليابسة جاءوا بطريقة غير شرعية كي يقدموا طلبات لجوء في بلدان أوروبية أخرى، يعيش فيها أفراد عائلاتهم أو أقاربهم أو معارفهم. ففي عام 2014، وحتى نهاية شهر أغسطس/آب ورد أن 25,026 طلب لجوء قُدمت إلى إيطاليا، وأن كلاً من ألمانيا والسويد تلقت عدداً أكبر من الطلبات.

وأظهر عدد القوارب القادمة الثغرات والتحديات الخاصة بالحماية في إيطاليا، ولاسيما ما يتعلق منها بظروف الاستقبال وإدماج اللاجئين في البيئة المحلية. ولعل النواقص التي تعتور نظام الاستقبال والمساعدة الإيطالي تفسر تنامي أعداد طالبي اللجوء الذين يرفضون أخذ بصمات أصابعهم لتفادي الخضوع لإجراءات دبلن والبقاء عالقين في إيطاليا.

لقد تم مؤخراً التفاوض على إجراء مراجعات لنظام دبلن والتوصل إلى اتفاق بشأنها. ويقدم نظام دبلن 3، الذي دخل حيز النفاذ في 1 يناير/كانون الثاني 2014، إصلاحات مهمة، من قبيل تقديم ضمانات إضافية للأشخاص في إجراءات دبلن، ومنها إجراء مقابلة شخصية إلزامية، وتقديم معلومات حول العملية، وإتاحة مزيد من الخيارات

لجمع شمل العائلات والأقارب، وتوفير ضمانات إضافية للقاصرين. بيد أن هذه المراجعة الأحدث لنظام دبلن أهدرت، مرة أخرى، فرصة التفكير بمقاربة مختلفة جوهرياً لموضوع المسؤولية عن النظر في طلبات اللجوء - مقارنة من شأنها أن تتضمن نظاماً لا يستند حصرياً، تقريباً، إلى المبدأ الذي يقول إن الدولة الطرف المسؤولة عن وجود الشخص على أراضي الاتحاد الأوروبي يجب أن تكون مسؤولة عن النظر في طلب اللجوء الذي قدمه ذلك الشخص.

ومن الواضح أن نظام دبلن بحاجة إلى إصلاح جوهري بما يسمح لطالبي اللجوء بالذهاب إلى المكان الذي يكون لهم فيه روابط عائلية أوسع أو صلات أقوى وأفاق أفضل للاندماج والمساعدة. كما ينبغي إيلاء الاعتبار للسماح للأشخاص الذين يحصلون على صفة اللاجئ أو الحماية بالتنقل بحرية داخل أراضي الاتحاد الأوروبي عند الاعتراف بصفاتهم. إن مثل هذا الإصلاح من شأنه أن يقطع شوطاً على طريق التصدي لبواعث القلق المرتبطة بالهجرة لبلدان من قبيل إيطاليا ومالطا، والتي ظلت تثبّط عزمها في تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ.

## 6. النتائج

إن الارتفاع الحاد في أعداد اللاجئين والمهاجرين المستعدين لركوب مخاطر الرحلات الطويلة في قوارب متهالكة ومكتظة بالركاب ليس مجرد نتيجة لتزايد حالة عدم الاستقرار في الشرق الأوسط وتدهور الأوضاع في ليبيا على مدى الأشهر الاثني عشر الأخيرة، وإنما هو أيضاً نتيجة لإغلاق الحدود البرية لأوروبا على نحو متصاعد وغياب القنوات الآمنة والشرعية أمام المهاجرين واللاجئين للوصول إلى الاتحاد الأوروبي. ومع استمرار الاتحاد الأوروبي في دفع المهاجرين واللاجئين الفارين من أتون النزاعات وبرائث الفقر نحو اختبار رحلات بحرية محفوفة بالمخاطر، فإنه يجب أن يكون مستعداً - بشكل جماعي - للإيفاء بالتزاماته حيال إنقاذ حياتهم.

إن الخلافات القديمة بين إيطاليا ومالطا بشأن مدى التزامات كل منهما المتعلقة بعمليات البحث والإنقاذ، أدت تاريخياً إلى إضعاف القيام بعمليات البحث والإنقاذ الفعالة في وسط البحر الأبيض المتوسط. ومن الواضح أن حجم التحدي يفوق قدرات وموارد كل من إيطاليا ومالطا على مواجهته بمفردها. وثمة حاجة إلى مواجهة جماعية من قبل الاتحاد الأوروبي للإيفاء بمسؤوليته المشتركة.

وإن الإعلان في نهاية شهر أغسطس/آب 2014 عن أن الاتحاد الأوروبي سيقوم بعملية تابعة لوكالة "فرونتكس" لاستكمال جهود إيطاليا ومالطا يعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح على الأقل. ولكن لا تزال هناك شكوك كبيرة حيال قدرة "فرونتكس" على القيام بعمليات بحث وإنقاذ على المستوى المطلوب حالياً وفي المناطق التي تقتضي ذلك؛ والموارد التي سيستثمرها الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في هذه العملية، والتي يجب أن تكون كبيرة.

وفي غياب مراجعة أوسع لآليات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بتقاسم المسؤولية عن عملية استقبال وتدريب طلبات المهاجرين غير الشرعيين وطالبي اللجوء وتوزيع تكاليفها، فإن الخلافات بشأن نزولهم في الموانئ الأوروبية يرجح أن تعصف بعمليات البحث والإنقاذ التي تقودها وكالة "فرونتكس".

غير أن من الواضح أن التحدي الرئيسي يتمثل في تقليص عدد الأشخاص الذين يذهبون في رحلات بحرية محفوفة بالمخاطر في المقام الأول. وأن التصدي لشبكة المهربين وتجار البشر الذين يستغلون ويسيطون معاملة أولئك الذين هم بحاجة ماسة إلى الوصول إلى شواطئ أوروبا أمر ضروري، ولكنه لا يمثل بحد ذاته حلاً للقوى المؤثرة الأكبر. وفي الأجل الطويل يتعين على الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه أن تفكر بكيفية فتح طرق أكثر أماناً وشرعية لدخول أوروبا أمام المهاجرين، وبشكل خاص اللاجئين الذين يشكلون نحو نصف مجموع الأشخاص الذين يصلون بحراً بصورة غير شرعية.

### توصيات مختارة

#### إلى إيطاليا

■ الاستمرار في "عملية مري نوسترم" ريثما يصبح بالإمكان الاستعاضة عنها، بشكل آمن وبدون ثغرات في الحماية، بعملية بديلة أخرى ذات حجم مماثل، وعلى الأقل بالمستوى نفسه من الموارد والطواقم المدربة. وينبغي أن تقوم "عملية مري نوسترم" بنشر موجوداتها حيثما تكون الحاجة إليها أكبر لضمان الاستجابة لطلبات المساعدة في الوقت المناسب.

## إلى مالطا

■ استخدام تعريف أوسع لحالة الكرب في البحر بهدف تعظيم حماية أرواح البشر، بما في ذلك بتطبيق الأحكام ذات الصلة في نظام (الاتحاد الأوروبي) 656/2014 (EU) على كافة عمليات البحث والإنقاذ التي يتولى تنسيقها مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في مالطا.

■ التصديق على تعديلات اتفاقية البحث والإنقاذ "سار" و"سولاس"، وتنفيذها.

## إلى إيطاليا ومالطا

■ فيما يتعلق بحادثة تحطم القارب التي وقعت في 11 أكتوبر/تشرين الأول 2013، إنشاء لجنة تحقيق مستقلة في كل بلد للتحقيق في احتمالات عدم قيام جميع الأشخاص ذوي الصلة بواجبهم؛ وضمان التعاون بين لجنتي التحقيق. ويجب أن يتبع ذلك إجراء تحقيقات قضائية ومحاكمات حيثما كان ذلك ملائماً. كما ينبغي ضمان أن يتمتع الضحايا وأفراد عائلاتهم بالحق في الحصول على جبر الضرر، الذي يشمل الكشف عن الحقيقة وضمان عدم تكرار الانتهاكات.

## إلى مؤسسات الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه

■ إتاحة طرق أكثر أماناً وشرعية للاجئين للحصول على الحماية، بما في ذلك من خلال:  
- زيادة الأماكن المخصصة لإعادة التوطين والدخول الإنساني للاجئين؛  
- تسهيل إمكانيات جمع شمل العائلات للاجئين الذين يعيش أفراد عائلاتهم في بلدان الاتحاد الأوروبي؛  
- اعتماد تعريف واسع لأفراد العائلة، بحيث يشمل العائلة الممتدة أو العائلة غير النووية؛  
- استخدام المرونة فيما يتعلق بالوثائق وغيرها من الاشتراطات.

■ ضمان تمكين اللاجئين الذين يصلون إلى الحدود البرية الخارجية للاتحاد الأوروبي من معرفة إجراءات اللجوء واستخدامها.

■ تعزيز عمليات البحث والإنقاذ في بحر إيجه والبحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك تخصيص موارد مالية بحرية وجوية كافية إلى وكالة "فرونتكس" لتمكينها من تسيير دوريات تجوب البحر الأبيض المتوسط وبحر إيجه على مستوى يتناسب مع حجم عمليات المغادرة من سواحل شمال أفريقيا.

■ ضمان أن تعبر العملية التي تقودها "فرونتكس" في وسط البحر الأبيض المتوسط بوضوح عن أولوية أنشطة البحث والإنقاذ، وأن يتم نشر موجودات "فرونتكس" بأعداد كافية في شتى أرجاء منطقتي البحث والإنقاذ الإيطالية والمالطية.

■ اتخاذ تدابير عاجلة لضمان تسجيل المعلومات المتعلقة باللاجئين والمهاجرين الذين يلقون حتفهم أو يصبحون في عداد المفقودين في البحر، وتحديد هوياتهم، وبخاصة من خلال الاستنطاق الممنهج للأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر؛ وإنشاء قاعدة بيانات مركزية وآليات اتصال للاتحاد الأوروبي لتزويد العائلات بمعلومات رسمية.

■ مراجعة تنفيذ نظام دبلن بهدف ضمان تسهيل عمليات جمع شمل العائلات بطريقة متنسقة وفي سائر بلدان الاتحاد الأوروبي، بما فيها علاقات العائلات الممتدة، والسماح بالسفر إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي خارج بلد الدخول لهذه الغاية.

سواءً أكان الأمر يتعلق بصراع كبير  
تُسلط عليه الأضواء، أو بركن منسي  
في الكرة الأرضية، فإن منظمة العفو  
الدولية تناضل في سبيل العدالة والحرية  
والكرامة للجميع، وتسعى لحشد الجهود  
من أجل بناء عالم أفضل.

### ما الذي بيدك أن تفعله؟

لقد أظهر النشاط في شتى أنحاء العالم أن بالإمكان مقاومة القوى  
الخطرة التي تقوّض حقوق الإنسان. فلتكن عنصراً من عناصر هذه  
الحركة. ولتواجه أولئك الذين يتاجرون في الخوف والكرهية.

■ انضم إلى منظمة العفو الدولية حتى تصبح عنصراً من عناصر  
حركة عالمية تناضل في سبيل وضع حد للانتهاكات حقوق  
الإنسان، وشارك مع منظمة العفو الدولية في بناء عالم أفضل.

■ قدم تبرعاً لدعم عمل منظمة العفو الدولية.

معاً نستطيع أن نسمع العالم أصواتنا.

أرغب في تلقي المزيد من المعلومات عن كيفية الانضمام إلى  
منظمة العفو الدولية.

الاسم

العنوان

البلد

البريد الإلكتروني

أود أن أقدم تبرعاً لمنظمة العفو الدولية (تقبل التبرعات بالجنيه الإسترليني  
والدولار الأمريكي واليورو)

المبلغ

يُرجى تقييده على بطاقة:  Visa  Mastercard

رقم

تاريخ الانتهاء

التوقيع

أريد أن  
أساعد

amnesty.org



يُرجى إرسال هذه الاستمارة إلى فرع منظمة العفو الدولية في بلدك  
(انظر [www.amnesty.org/en/worldwide-sites](http://www.amnesty.org/en/worldwide-sites) لمزيد من المعلومات عن عناوين  
منظمة العفو الدولية في أنحاء العالم).

وفي حالة عدم وجود فرع للمنظمة في بلدك، يُرجى إرسال الاستمارة إلى الأمانة  
الدولية للمنظمة في لندن، على العنوان التالي:

Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House,  
1 Easton Street, London WC1X 0DW, United Kingdom

# أرواح هائمة

الخطر الداهم على اللاجئين والمهاجرين  
في عرض البحر المتوسط

هذا ملخص للتقرير الكامل الصادر عن منظمة العفو الدولية (تحت رقم:  
EUR 05/006/2014).

يُخضع الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه اللاجئين والمهاجرين لاختبار البقاء. ونظراً لأن هؤلاء اللاجئين والمهاجرين لا يستطيعون دخول بلدان الاتحاد الأوروبي عبر طرق آمنة وشرعية، فإن عشرات الآلاف من التواقين إلى اللجوء والحياة الأفضل يحاولون عبور منطقة وسط البحر الأبيض المتوسط في كل عام. وفي الأشهر التسعة الأولى من عام 2014، لقي أكثر من 2,500 شخص حتفهم وهم يحاولون العبور. إن هذا الأمر يجب أن يتوقف.

ومن خلال شهادات الناجين، يوثق التقرير مهالك الرحلة. وتحتوي هذه الوثيقة على ملخص لبعض الحالات. كما يتضمن التقرير تحليلاً للنواقص القديمة التي تعتور خدمات البحث والإنقاذ في وسط البحر الأبيض المتوسط، ويقدم توصيات من أجل تحسينها.

وقد غطت «عملية مري نوسترم» الإيطالية هذه المشكلات بصورة مؤقتة، ولكنها لا تشكل حلاً كافياً أو دائماً. إن ثمة حاجة ماسة إلى عملية بحث وإنقاذ تحظى بتمويل كاف وصلاحيات ملائمة بقيادة الاتحاد الأوروبي من أجل الإيفاء بالمسؤولية المشتركة لدول الاتحاد.

سبتمبر/أيلول 2014

رقم الوثيقة: EUR 05/007/2014 Arabic

amnesty.org



منظمة العفو  
الدولية